FLOTA POLSKA

ŚWIĘTO MORZA

1935

Nr. 26



GENERAŁ DYWIZJI EDWARD RYDZ-ŚMIGŁY, GENERALNY INSPEKTOR SIŁ ZBROJNYCH, PRZYJĄŁ DEFILADĘ ODDZIAŁÓW WOJSKOWYCH, PRZYSPOSOBIENIA FIZYCZNEGO I ORGANIZACYJ SPOŁECZNYCH PODCZAS UROCZYSTOŚCI „ŚWIĘTA MORZA” W GDYNI

FLOTA POLSKA

czasopismo × gospodarcze dla spraw × żeglugi × morskiej powietrznej × i × kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VIII — Warszawa, 1935 r. — Nr. 26

UROCZYSTOŚCI „ŚWIĘTA MORZA" NA WYBRZEŻU BAŁTYKU



Podczas uroczystości „Święta Morza" w Gdyni ks. biskup morski Okoniewski w towarzystwie prezesa zarządu głównego Ligi M. i K. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, wiceprezesa tegoż zarządu p. Jana Dębskiego i uczestników zjazdu.

PRZEMÓWIENIE PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ PROF. IGNACEGO MOŚCICKIEGO Z OKAZJI „ŚWĘTA MORZA”*)

Kiedy w roku ubiegłym statek szkolny „Dar Pomorza” znalazł się już na pełnem morzu w swej podróży dookoła świata — słałem życzenia dla garstki młodych, którzy na jego pokładzie sposobili się, by pracę swego życia poświęcić służbie na morzu.

Było jakby ziarno, z którego kwiat wyrasta, w tym statku, co pod polską banderą krył myśli o braniu morza we władanie, niosąc za sobą przez dalekie przestrzenie tęsknotę bliskich, zostawionych w zacisznych domach Ojczyzny. Tęsknotę i dumę, że pod polską banderą sposobią się młodzi do wielkiej służby.

W białym statku szkolnym był jakby symbol. Bo z woli ludzkiej rzeczy wielkie powstają. Z woli przecie naszego Nieśmiertelnego Wodza Marszałka Piłsudskiego wyruszyła ongi garstka młodych, i tęsknoty swe przekuła w wielką polską armję.

Dorocznym zwyczajem obchodzimy dziś Święto Morza.

W całym kraju myśli wybiegają ku temu oknu na świat, którem jest nasze wybrzeże. Święcimy dzień w roku jeden, poświęcony radości i dumaniom o tej naszej granicy, która nam daleki horyzont otwiera. Rok rocznie w tym dniu mierzymy wysiłek społeczeństwa w przystosowaniu wybrzeża do prężności wielomiljonowego Narodu. Liczymy wzrost pojemności naszej floty, szukamy wzrokiem, dokąd i jak często okręt polski dociera.

A w pracy tej na morzu wiele mamy do odrobienia, aby wyrównać wiekowe zaległości. Daleko nam jeszcze do tego, aby na równi z innemi państwami czerpać korzyści z handla zamorskiego, by polska flota handlowa mogła w większej mierze obsłużyć własne nasze potrzeby, nie mówiąc już o usługach na rzecz obcych, z czego inne państwa czerpią wielkie dochody. Pamiętać wciąż musimy, że miljony Polaków przebywających na obczyźnie, powinny stać się odbiorcami polskich towarów i wiązać stosunki handlowe Polski z krajami, w których znalazły gościnę.

W pracy tej naszej na morzu trzeba mierzyć siły na zamiary. To też, gdy szukam, jakie uczucia powinny wypełniać nas wszystkich—obywateli Rzeczypospolitej — w dniu Święta, które dorocznie morzu poświęcamy, to chciałbym, aby były one takie, jak u tych młodych, co z wiarą i dumą na statku szkolnym w świat ruszają pełnić wielką służbę.

W Święto Morza zespólmy się w tem uczuciu— by w pracy codziennej przekuwać je następnie w czyn“.

---

*) *Wygłoszone w dn. 29/VI r. b. przez radjo.*

UROCZYSTOŚCI „ŚWIĘTA MORZA” W POLSCE

Tradycyjne „Święto Morza“ w r. b. (dn. 29 VI) odbyło się w całej Polsce bardziej uroczyście, niż w latach ubiegłych.

We wszystkich miastach, osadach, miasteczkach Polski powiewały z domów uroczyście flagi narodowe podobnie, jak podczas „Święta 3 Maja“. Przemówienia przez radjo docierały do najdalszych zakątków Polski i hen poza Polskę.

Transmitowanie uroczystości z Gdyni budziło zaciekawienie i budziło zadowolenie i wiarę w jeszcze lepszą przyszłość.

Uroczystość „Święta Morza“ rozpoczęła się w Warszawie nabożeństwem w katedrze, poczem na placu Marszałka Piłsudskiego była zbiórka oddziałów i delegacyj z pocztami sztandarowemi oraz złożenie przez p. wiceministra Korsaka,—w imieniu Ligi Morskiej i Kolonjalnej — wieńca na Grobie Nieznanego Żołnierza. Z kolei zebrane na placu organizacje i tłumy publiczności wysłuchały transmitowanego przez radjo przemówienia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, które podajemy w tymże numerze. Drugie przemówienie wygłosił p. Prezydent Warszawy Starzyński, poczem długi korowód udekorowanych samochodów przedefilował przez miasto. Uroczystość zakończyła defilada taboru wodnego na Wiśle, którą przyjął w zastępstwie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, p. wiceminister Korsak.



Sztandary Ligi Morskiej i Kolonjalnej na ulicach Gdańska



Transparenty walnego zjazdu Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Delegaci poszczególnych Oddziałów Ligi na drodze do Komisarjatu R. P. w Gdańsku

Na uroczystość „Święta Morza“ w Gdyni przybyli z Warszawy: jako przedstawiciel Rządu — p. wiceminister dr. F. Doleżal, oraz panowie: Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Gen. Rydz-Śmigły, Kontradmirał Świrski, Prezes Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej Gen. Orlicz-Dreszer, prezydent Akademji Literatury W. Sieroszewski oraz szereg innych oficjalnych delegatów; w uroczystości wzięło udział społeczeństwo miejscowe, ponadto zaś ok. 10 tys. przyjezdnych z całej Polski.

Uroczystość rozpoczęła się od mszy polowej, odprawionej przez ks. biskupa polowego Okoniewskiego.

Po odprawionej mszy rozpoczęła się akademja pod otwartem niebem. Pierwszy zabrał głos p. wiceminister Doleżal, mówiąc m. in.:

„Tutaj, gdzie 10 lat temu rozciągały się puste torfowiska i wydmy piasczyste, powstało miasto wielkie i żywe. Niechaj ten szum polskiego morza, który uderza o nasze uszy, pozostanie w duszach naszych jako alarm, który budzi nas do czynu na morzu, do budowania dobrobytu dla narodu, trwałej potęgi naszej Ojczyzny“, poczem wygłosił przemówienie prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej p. gen. Orlicz-Dreszer:

„Nie czekając na perspektywę historyczną, dzisiaj już stwierdzić możemy, że żyjemy w okresie najbardkiej wytężonym, twórczym w życiu naszego narodu. Ten rozpęd wspaniały, który dał nam z niczego niepodległość i popycha nas teraz ku nowej dotychczas nieznanej nam potędze, potędze morskiej—ten rozpęd stworzył olbrzym naszych dziejów, Wódz, który zrozumiał, że do mocarstwa i dobrobytu Polski prowadzi droga przez morze. Jak niegdyś Mieczysław I i Bolesław Chrobry stworzyli Państwo Polskie na lądzie, Marszałek Piłsudski założył podwaliny do budowy państwa morskiego. Już dawniej w dziejach Polski zwracano nieraz uwagę na konieczność wzięcia udziału w wielkiej pracy morskiej narodów, które przez nią uzyskały potęgę, jednak wysiłki te nie zostały uwieńczone powodzeniem. Niezrealizowane dawniej możliwości doczekały się urzeczywistnienia dopiero mocą woli Marszałka Piłsudskiego.

Niechże wysiłki garstki ludzi, którzy postanowili sobie stworzyć nowy typ polaka, na morzu będą uwieńczone takiem sukcesem, jak czyn garstki zgromadzonych pod sztandarem legjonowym żołnierzy, którzy stali się podwaliną wielkiej armji polskiej. Oby ten brzeg stał się ogniskiem życia polskiego, motorem naszego przyszłego rozwoju. Niech myśl i czyn nasz łączy się z morzem na wieki wieczne“.

Ostatnie przemówienie wygłosił p. Komisarz Rządu m. Gdyni Fr. Sokół, podkreślając znaczenie Gdyni jako wykładnika możliwości i sił żywotnych narodu polskiego.

Po przemówieniach delegacja rybaków-kaszubów wręczyła p. gen. Rydz-Śmigłemu symboliczną beczułkę z wodą Bałtyku, wspominając dzieje obrony wybrzeża przez kaszubów i gotowość ofiar na przyszłość. Uroczystość zamknięta została defiladą oddziałów wojskowych, przysposobienia fizycznego i t. d., którą przyjął Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Gen. Rydz-Śmigły.

WYSTAWA TOWARÓW POLSKICH NA DALEKIM WSCHODZIE

Zorganizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy Wystawa Prób i Wzorów towarów polskich, w portach Dalekiego Wschodu, miała na celu nietylko zaznajomienie kupiectwa tych krajów z produkcją polską, ale przedewszystkiem ułatwienie firmom eksportowym polskim nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z odbiorcami. Dla zorjentowania zainteresowanych w jej dotychczasowych wynikach handlowych podajemy krótkie sprawozdanie z pobytu s/s „Dardanus“ w Penangu, Singapore, Honkongu i Szanghaju.

Miasto Penang mimo, że jest stosunkowo niewielkie (zamieszkane przez około 300 rodzin europejskich), jednak gospodarczo spełnia poważną rolę łącznika między krajami północno-zachodniemi British Malaya (Kedah, Perak i Kelantan) i jest jednocześnie portem przeładunkowym dla Sjamu. Prawie wszystkie firmy pracujące w Singapore posiadają swoje oddziały w Penang.

Do miasta tego Wystawa przybyła w dn 9 kwietnia r. b.; przedtem rozesłane były do wszystkich poważniejszych firm zaproszenia, niektóre z nich odwiedzone były przez Delegata P. I. E. w Batawji, który specjalnie w tym celu do British Malaya przybył.

Wystawę odwiedziło około 40 firm, to jest 80% wszystkich miejscowych firm importerskich. Zainteresowanie wzbudziły następujące towary polskie: meble gięte, dykty i forniery, skrzynki triplexowe (zapotrzebowanie na ten artykuł jest b. wielkie, są one używane do transportu gumy i kauczuku, wymiarami powinny odpowiadać dokładnie wymiarom ustalonym przez Rubber Restiction Office), konserwy (specjalnie szynki w puszkach wzbudziły duże zainteresowanie; ceny polskie mniej więcej odpowiadają warunkom rynku), wódki i likiery (małe zainteresowanie), chmiel (możliwości zbytu na terenie Indyj angielskich i Sjamu oraz dla browarów w Bangkok), blacha cynkowa, ocynkowana i falista (dużo zapytań), żelazo ciężkie i artykuły sanitarne (małe zainteresowanie), jednolita siatka metalowa (wzory wzbudziły poważne zainteresowanie).

Tekstylja—wyroby białostockie nie mają poważniejszych szans, za wyjątkiem lekkich pledów, bardzo tanich; próbki i ceny odpowiadają warunkom miejscowym. Największe zainteresowanie wzbudziły łódzkie druki bawełniane (Cotton prints) oraz niektóre tkaniny wełniane. Dużo zapytań zanotowano na płótna lniane, których ceny okazują się za wysokie. Artykuły dziane i trykotaże natomiast nie wzbudziły zainteresowania.

Dużo zapytań dotyczyło papieru. Ceny odpowiadają warunkom miejscowym i istnieją możliwości zawierania konkretnych tranzakcyj.

Ponadto pewne zainteresowanie wzbudziły wyroby tytoniowe i cukiernicze.

W Singapore przebywała wystawa w dn. 11 i 12 kwietnia r. b., potem w Hongkongu i Szanghaju do 27 kwietnia r. b. (I. E. Nr. 16).

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

IDEOLOGJA MOCARSTWOWOŚCI POLSKIEJ

Narody globu ziemskiego można podzielić na dwa rodzaje: rządzące i rządzone.

Jakie są narody rządzące?

Te, które posiadają *silną marynarkę wojenną* z jej wszystkiemi nowoczesnemi systemami broni: łodzie podwodne, lotnictwo i t. p.

Posiadanie silnej marynarki wojennej daje przewagę polityczną, która sprzyja do tworzenia przewagi gospodarczej: do tworzenia wielkiej floty handlowej, do uzyskiwania koncesji kolonjalnych, kolonij, portów do kierowania polityką gospodarczą świata i ciągnięcia z tego olbrzymich zysków. Kto nie posiada silnej marynarki wojennej, łatwo może własne kolonje utracić na rzecz tych, którzy tę marynarkę mają silniejszą. Poniemieckie kolonje zabrały tylko te ze zwycięskich narodów wielkiej wojny, które mają silną armadę morską. Teraz naprzykład od Holandji, której kolonje są większe, niż Holandja przeszło 80 razy, Francja, Anglja i Włosi chcą nabyć na rzecz Włochów tereny kolonjalne. Domyślamy się, co to znaczy to „nabycie“. Abisynja jest tylko piłką w ręku państw uzbrojonych na morzu.

Tylko silna marynarka wojenna jest gwarantką udziału w rządzeniu światem, czyli posiadania pełni warunków dla naszego kulturalnego i cywilizacyjnego rozkwitu. Największe nawet narody nie posiadające w dostatecznej mierze tej marynarki—Chiny, Indje, są narodami rządzonemi, eksploatowanemi.

Polska była mocarstwem od Bałtyku do Morza Czarnego, była potęgą lądową, lecz nigdy nie była potęgą morską i dlatego nigdy nie miała udziału w rządzeniu światem.

Uzyskanie takiego udziału jest rzeczą trudną. Do zwartego koła ziemiodzierżców nie wcisnął się jeszcze żaden z narodów słowiańskich, żaden z tych narodów dotąd nie posiada kolonji.

Polacy i inne narody słowiańskie należą do białej rasy, przewodzącej ludzkości od tysięcy lat, a sami tej ludzkości nigdy nie przewodzili, są w tej białej rasie, niby murzyni.

Jaka droga prowadzi nasz naród do osiągnięcia mocarstwowości w całem tego słowa znaczeniu?

Do zwartego koła ziemiodzierżców nie dostaniemy się nawet przy pomocy naszych przyjaciół (np. Francuzów).

Sama Polska na razie nie jest w stanie do wybudowania tak wielkiej floty wojennej, by z nią się musiały liczyć mocarstwa morskie.

Do zwartego koła ziemiowładców możemy się dostać tylko jako blok narodów słowiańskich i narodów, ze słowiańskiemi zaprzyjaźnionych.

Czy to jest zgodne z ideologją mocarstwowości dawnej Polski?

Tak.

I czy to jest osiągalne?

Jeszcze w tym stuleciu.

Mocarstwowość dawnej Polski miała dwie swoje wielkie ideologje: Bolesława Wielkego i Kazimierza Wielkiego.

Pierwsza polegała na łączeniu plemion słowiańskich (narodów słowiańskich wówczas jeszcze nie było) w potężne imperjum słowiańskie.

Ideologja ta częściowo wcielona w życie, została zniweczona przez działające w Polsce „agentury obce“.

W umyśle Kazimierza Wielkiego powstaje nowa *idea sfederowania narodów słowiańskich i śródsłowiańskich* we wielkie mocarstwo światowe. Ideologja ta jest wcielona w życie pod nazwą jagiellońskiej. Narody śródsłowiańskie Litwini, Węgrzy i częściowo Niemcy, wciągnięci są w sferę interesów słowiańskich. Federacja Polski z Czechami, znacznie później z Rosją jest podejmowana, syn Jagiełły Warneńczyk oswobadza Bułgarów i Serbów od Turków.

Znów skutkiem działania „agentur obcych“ w Polsce ideologja ta jest tylko częściowo wcielona w życie. Watykan pod grozą klątwy nakazuje Jagielle iść wojną przeciw Czechom, którzy chcą unji z Polską, prosząc syna Jagiełły Kazimierza na swój tron.

Watykan pod grozą klątwy nie pozwala Zygmuntowi III, by syn jego Władysław IV objął tron moskiewski.

Czyli ideologja Jagiellonów dotychczas jeszcze nie została całkowicie zrealizowana.

Ta ideologja naszej mocarstwowości jest tak aktualna dziś, jak przed pół tysiącem lat, z tą tylko różnicą, że dawniej była ona głównie ośrodkiem organizowania naszej obrony przed rasą germańską i azjatami, dziś jest nieodzowna i dlatego jeszcze że sprzeniewierzenie się tej ideologji prowadzi Polskę w konsekwencji do upadku i że udział w rządzeniu światem uzyskamy tylko dzięki federacji narodów słowiańskich i śródsłowiańskich.

Nie znaczy to bynajmniej, byśmy byli wrogo usposobieni do Niemców lub innych naszych sąsiadów i niesąsiadów.

Jeżeli chodzi o uzyskanie kolonij, powinniśmy drogą układów dyplomatycznych pomóc Niemcom w ich odzyskaniu i sami powinniśmy też kolonje uzyskać przy tej sposobności. Im i nam jest ciasno.

Ale nadewszystko winniśmy budować naszą moc własną tak, jak ją budują Niemcy, budować naszą moc wewnętrzną i naszą mocarstwowość według wytycznych ideologji jagiellońskiej.

Większym interesom podporządkowywać mniejsze.

Nie bujmy się tego, że może utracimy coś niecoś ze swych cech włoskich i francuskich na rzecz ogólnosłowiańskich, nowopolskich, że zapomnimy „być pawiem i papugą narodów“, że zdemaskujemy „obce agentury“, czyniące sztucznie góry sprzecznych interesów między dążącymi do federacji i siejące nienawiść między narody słowiańskie.

Dzisiaj ideologja mocarstwowości polskiej — to nie inna, tylko dawna ideologja Jagiellonów, spotęgowana wspólnemi interesami Słowian na terenie międzynarodowym, kolonizacyjnemi, kolonjalnemi, potrzebą udziału w światowładztwie i coraz wyraźniejszą potrzebą spełnienia naszego posłannictwa w pochodzie narodów.

Wszystko inne to tymczasowość, paljatyw lub omyłka, prowadząca nas w niewolę, zanik.

ROZPOCZYNAMY BUDOWĘ OKRĘTÓW NA WŁASNEJ STOCZNI

Znaczne wydatki, jakie poczyniliśmy w ostatnich czasach na zakup okrętów zagranicą, zastój w przemyśle krajowym i nadmiar rąk do pracy przyczyniły się do tego, że powstała i stopniowo rozbudowywuje się stocznia, oparta o kapitał zakładowy polski.

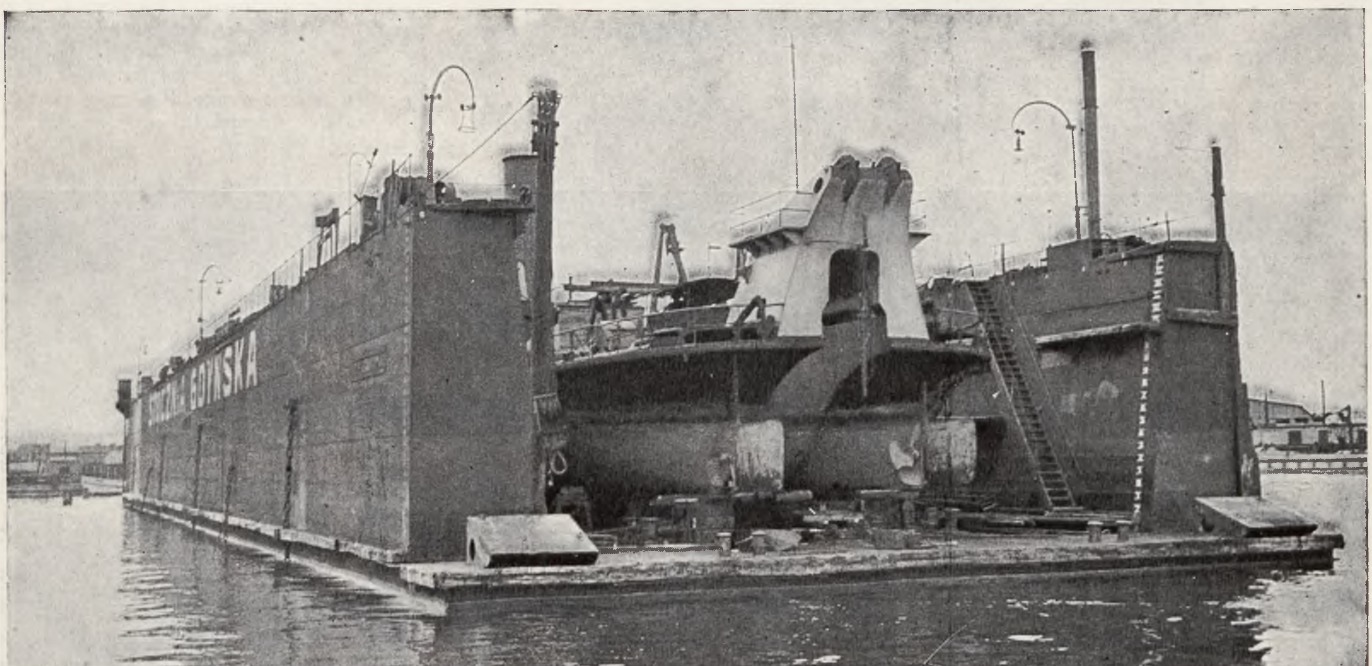
Stocznia ta służy w chwili obecnej potrzebom naszej marynarki wojennej, budowie okrętów morskich wojennych.

„Roboby" („Morze" Nr .7) — przy budowie stoczni są w toku i jest nadzieja, że już w roku przyszłym uruchomiona będzie pierwsza pochylnia dla okrętów o wyporności do 1500 tonn. Tam też prawdopodobnie budowana będzie łódź podwodna imienia Marszałka Piłsudskiego z pieniędzy, zebranych przez Fundusz Obrony Morskiej i Komitet łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego.

Plan stoczni przewiduje cztery do pięciu pochylni różnych długości, doki: suchy i pływający, odpowiednią ilość dźwigów i żórawi bramowych, warsztaty i budynki, posiadające najwięcej nowoczesne urządzenia. Po zakończeniu programu prac będzie można budować na stoczni marynarki wojennej nawet większe jednostki, tak dla marynarkj wojennej, jak i dla handlowej. Stocznia będzie bowiem wykonywała także zamówienia prywatne. Do dziś dnia wykonano w Gdyni większość prac czerpalnych i regulacyjnych (kosztem około pięciu miljonów złotych), stanowiących najdroższą część robót. Nowa stocznia posiadać będzie powierzchnię 46 hektarów, w tem 10 przestrzeni wodnej.

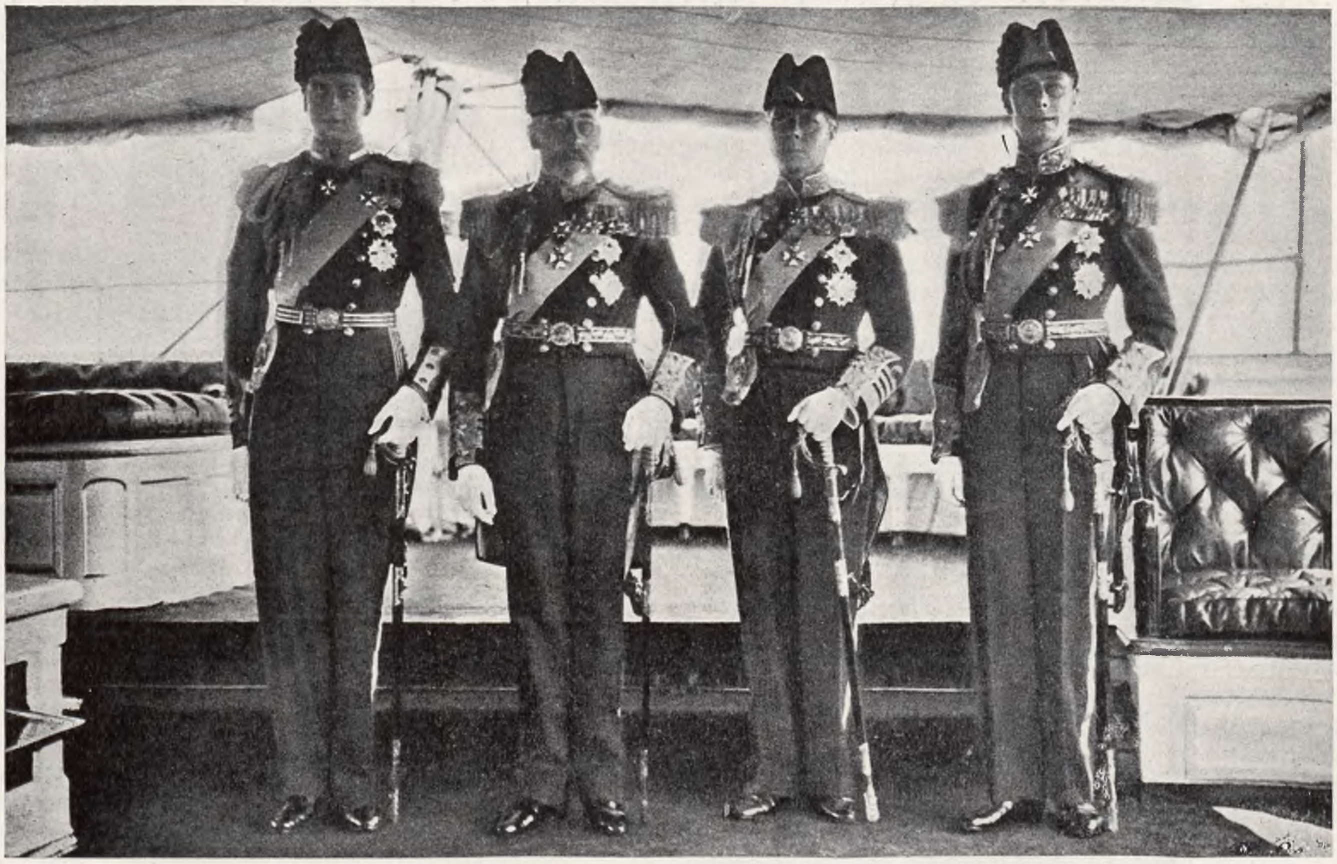
Budynek główny stoczni będzie miał 100 metrów długości na 60 szerokości i będzie mógł być w miarę potrzeby powiększony. Wzdłuż nabrzeża rozmieszczone będą kadłubownia, trasernia, warsztaty maszynowe i wyposażenia okrętów, a mianowicie: ślusarsko-mechaniczny, rur, blach cienkich, obróbki drzewa, odlewnia, modelarnia, magazyny stali, węgla, różnych surowców i modeli, kotlarnia, kuźnia, narzędzarnia, stacja prób kotłów, elektromonternia, montownia, spawalnia, malarnia, hala remontu motorówek i żeglarnia. Budynki administracyjne mieścić się będą przy wejściu na osobnym terenie, tak, aby można je było izolować od części wykonawczo-technicznej.

Dodać należy, iż warsztaty stoczni nie będą zawierały posiadanych już przez przemysł krajowy warsztatów i wytwórni, a służyć będą głównie do celów lokalnych, dla samej stoczni, będącej montownią poszczególnych części składowych budowanej jednostki, wykonywanych w wytwórniach i warsztatach, rozsianych w różnych częściach kraju. W ten sposób władze Marynarki Wojennej dały dowód troski o rozwój przemysłu krajowego, przed którym otwierają się szerokie możliwości w postaci licznych i cennych zamówień!"



Stocznia gdyńska. Po wypompowaniu wody z bocznych zbiorników dok podnosi się wraz z wydobytym z wody okrętem, który przed tem wpłynął był do doku. Dok ten nabyty przed dwoma laty stał się zaczątkiem pierwszej polskiej stoczni.

WIELKA REWJA ANGIELSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ



„Il. London News"

Król angielski na swoim yachcie w uniformie admirała marynarki wojennej przyjmuje defiladę najsilniejszej armady wojennej świata. Pobok króla trzej jego synowie: Książę Walji w uniformie admirała, kontradmirał książę Yorku i komandor książę Kentu

Rząd angielski w ubiegłym miesiącu zarządził wielką rewję całej marynarki wojennej brytyjskiej przed majestatem króla Anglji.

Król angielski, stojąc wraz z synami swemi trzema na yachcie, przyjmował defiladę dredgnougtów, krążowników, pancerników, trawlerów, torpedowców, kontrtorpedowców, łodzi podwodnych, awjomatek, hydroplanów, aeroplanów itp.

Umowa waszyngtońska państw morskich obowiązywała jeszcze kilka lat temu. Umowa ta jednak została zerwana przez Stany Zjednoczone, które poczęły rozbudowywać od trzech lat b. intensywnie swoją flotę wojenną.

Konferencje, zmierzające do zawarcia nowej umowy między innemi państwami morskiemi, również nie doprowadziły do wyników. Japonja dąży do rozbudowy swej floty wojennej do rozmiarów floty angielskiej. Nadto Rzesza Niemiecka uznała za nieobowiązujące ją klauzule traktatu wersalskiego i rozpoczęła również b. pośpiesznie zbroić się na morzu.

Zbrojenia Niemiec do pewnych określonych rozmiarów aprobowała Anglja, co stało się przyczyną w ub. miesiącu oziębienia stosunków jej z Francją. Teraz jednak Niemcy zakreśliły plan rozbudowy swej „krigsmarine" ponad rozmiary, przedstawione Anglji.

Modernizacja „british fleet" jest kwestją angielskiego być lub nie być. Stąd też ta sama Anglja, która jeszcze niedawno zwalczała budowę łodzi podwodnych, teraz sama buduje te łodzie, a zwłaszcza aeroplany i hydroplany, mogące przewozić całe pułki żołnierzy uzbrojonych w dowolnym kierunku, naprzykład na tyły armji nieprzyjacielskiej, lub do zbuntowanych kolonji. Ostatnio, jako inowację wprowadziła Anglja lekki karabin 50-strzałowy dla swej piechoty i desantów marynarki wojennej.



Angielska marynarka wojenna wiwatuje salwami rakiet na cześć swego króla.

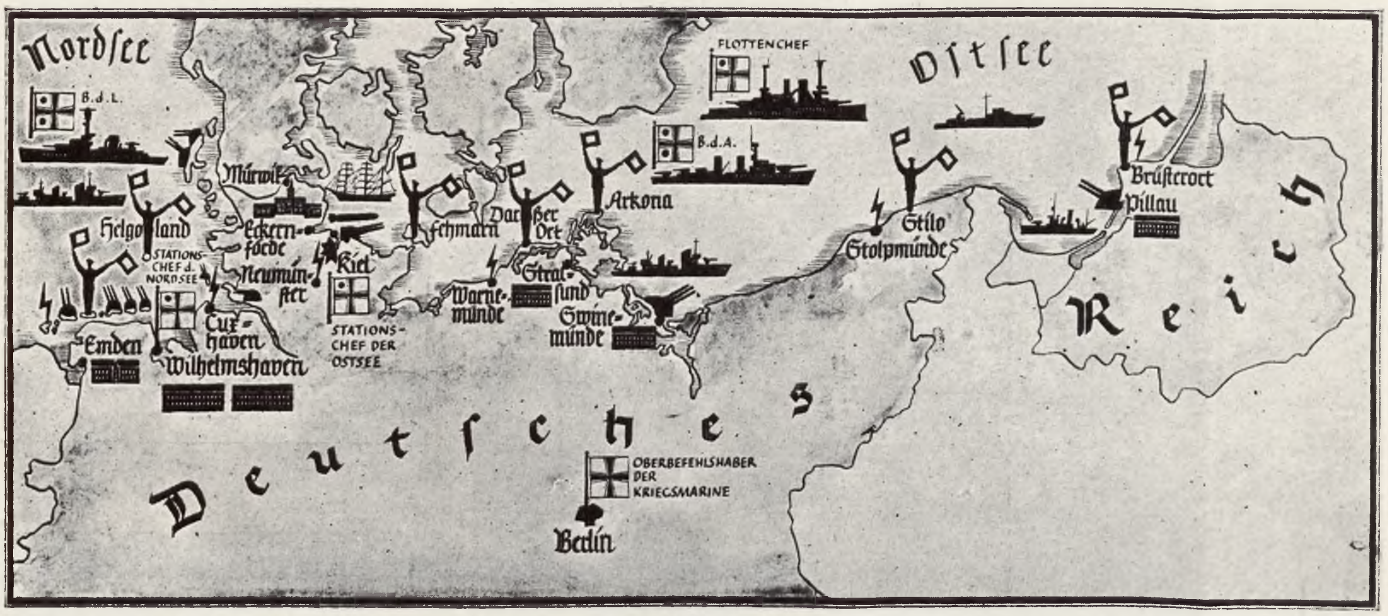
PRZEGLĄD FLOTY BRYTYJSKIEJ



Defilada poszczególnych jednostek marynarki wojennej przed królem Anglji w lipcu r. b.

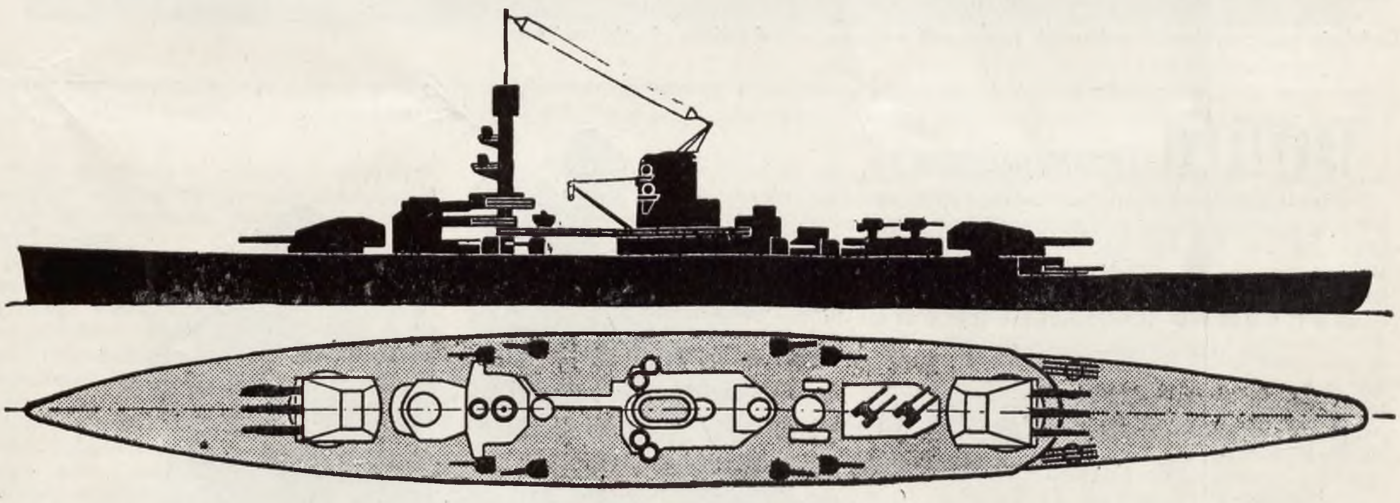


ROZBUDOWA WOJENNEJ MARYNARKI NIEMIECKIEJ



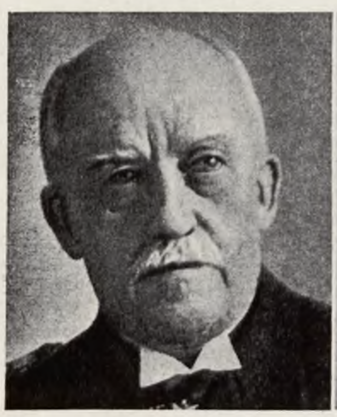
„Die Woche"

Rozlokowanie marynarki wojennej niemieckiej na morskiem wybrzeżu Niemiec, długiem na 1500 kilometrów. Główne dowództwo mieści się w Berlinie. Dowództwo floty wojennej Morza Bałtyckiego ma siedzibę w Kiel, dowództwo floty Morza Północnego mieści się w Wilhelmshafen. Tym dwum dowództwom podlegają fortyfikacje wybrzeży, szkoły i radjostacje wojskowe, doki wojenne itp.



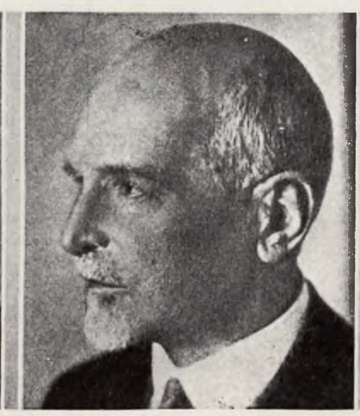
Plan nowego krążownika niemieckiego iednokominowego z motorami Diesla, według projektu admirała Scheer'a.

DOWÓDCY DAWNEJ FLOTY WOJENNEJ NIEMIEC I TWÓRCY NOWEJ



Wiceadmirał v. Trotha

współpracawnik twórcy floty wojennej Niemiec v. Tirpitza, podczas wojny europejskiej szef sztabu admirała v. Scheera. Teraz przewodniczący Reichsbundu.



Admirał Paweł Behncke

w wojnie dowodził 3 linjową flotą, pod Skagerakiem ranny. W r. 1920 dowodził całą marynarką wojenną.



Admirał H. Zenker

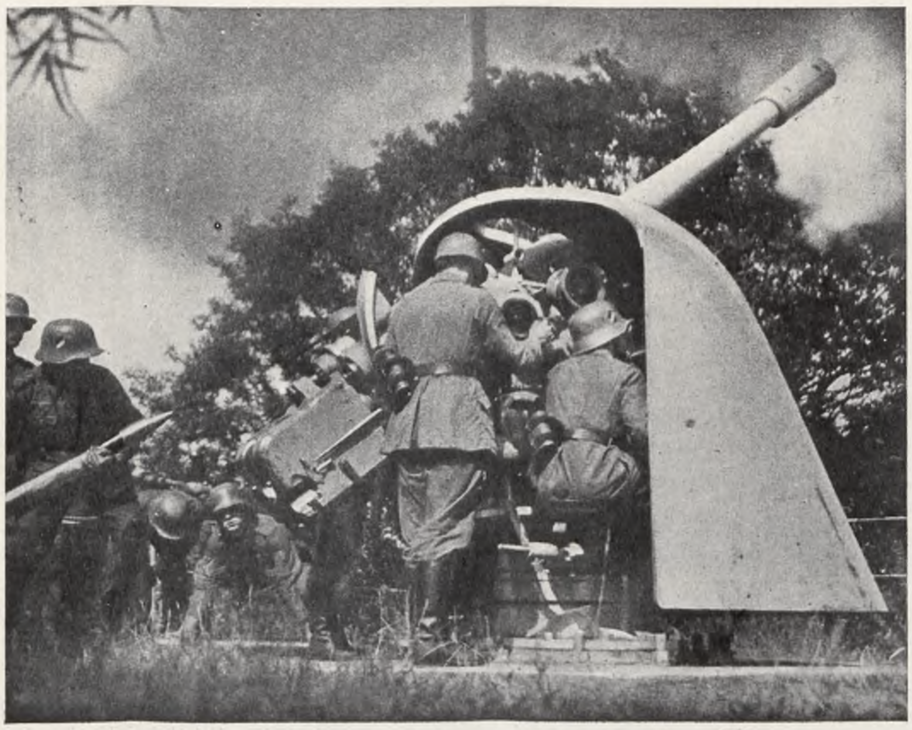
był dowódcą całej marynarki wojennej w r. 1924 pod adm. Behncke.



Wiceadmirał Förster

dowódca floty w. oceanicznej.

NIEMIECKA ARTYLERJA MORSKA



Artylerja marynarki podczas obrony wybrzeża. Marynarze w polowych mundurach i w stalowych chełmach. Ta sama artylerja podczas wojny europejskiej była czynna na niemieckim zachodnim froncie pod kierunkiem adm. v. Schroedera.



Admirał dr. h. c. Roeder głównodowodzący obecnie całą flotą wojenną Rzeszy Niemieckiej. Jeden z czołowych propagatorów i realizatorów odbudowy i modernizacji floty Niemiec.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W AFRYCE

W życiu gospodarczem Afryki zachodniej Dakar odgrywa specjalną rolę. Liczy on około 70 tys. mieszkańców, w tem francuzów 5,780, cudzoziemców rasy białej 2,180, obywateli francuskich rasy czarnej 29,180 i tubylców innych 31.600 (obliczenie na dzień 1 stycznia 1934 r.). Mimo kryzysu obroty portowe i towarowe Dakaru mają wybitną tendencję do wzrostu.

Ponieważ Dakar jest portem, do którego zawijają okręty łączące Europę z Afryką i Południową Ameryką, zajmuje on poważne miejsce jako odbiorca węgla i mazutu, służących do zaopatrywania statków. Zainteresowane sfery gospodarcze pragną stworzyć z Dakaru ośrodek zbiorczo-rozdzielczy w stosunku do innych portów zachodnio-afrykańskich. Pozatem Dakar jest głównym ośrodkiem handlowym w stosunku do Senegalu i Sudanu Francuskiego.

Pomimo stosunkowo licznej ludności białej i szybkiego wzrostu znaczenia gospodarczego Dakaru, rynek ten należy pod względem wymiany towarowej traktować jako typowo kolonjalny. W przeciwieństwie do Algieru, Marokka i Tunisu, gdzie większość wymiany towarowej z zagranicą odbywa się drogą bezpośredniego nawiązywania stosunków handlowych w handlu Dakaru rolę dominującą, lecz obecnie już nie wyłączną, odgrywają wielkie domy handlowe z siedzibami różnych centrów handlowych Europy, a głównie w Bordeaux, Marsylji i Paryżu. Domy te sprzedają towary bądź detalicznie w swoich składach w Dakarze, bądź też często odsprzedają, szczególnie jeśli chodzi o zbyt u ludności tubylczej, różne artykuły detalistom, głównie Syryjczykom zamieszkałym w Dakarze, którzy odgrywają coraz poważniejszą rolę.

Handel detaliczny zajmuje w Dakarze coraz poważniejsze miejsce, redukując w wielu wypadkach działalność wielkich domów kolonjalnych do sprzedaży hurtowej. Często można się spotkać, że tego rodzaju detalista, zazwyczaj Syryjczyk, jest specjalnie popierany przez dom handlowy pod warunkiem wyłączności zaopatrywania go w towary. W każdym bądź razie istnieje stały proces eleminowania bezpośredniego stosunku wielkich domów kolonjalnych z konsumentem w miarę wzrostu znaczenia gospodarczego Dakaru. Bardziej aktywne małe firmy trudniące się handlem detalicznym dążą nawet do nawiązania bezpośrednich stosunków z dostawcami europejskiemi, eliminując pośrednictwo wielkich domów kolonjalnych.

W przybliżeniu 30% towarów przychodzi obecnie do Dakaru w drodze bezpośrednio nawiązanego stosunku między firmą wyłącznie dakarską, a dostawcą europejskim lub innym. Około 70% zaś zostaje nadal zakupywane przez centrale domów kolonjalnych w Europie, które zaopatrują nietylko oddziały w Dakarze w różne towary, lecz także swe faktorje w innych ośrodkach zachodnio-afrykańskich. Należy zaznaczyć, że oddziały w wielkich domach kolonjalnych w Afryce nie mają zasadniczo prawa zakupywać towarów, gdyż jest to przywilej central w Europie, które łatwiej mogą śledzić zmiany konjunktury światowej.

W ostatnich miesiącach eksperterzy polscy usiłowali w zakresie niektórych towarów nawiązać stosunki bezpośrednio, szczególnie w branży spożywczej, w której wpływy wielkich domów kolonjalnych w Dakarze są stosunkrwo najmniejsze. Niektóre dobrze postawione pod względem organizacyjnym firmy zagraniczne posiadają własne sklepy detaliczne w Dakarze.

System wielkich domów kolonjalnych i rezerwowanie sobie przez ich centrale w Europie wyłączności zakupu ma tę zaletę, że oddziały afrykańskie często z powodu odległości i niewielkiego stosun-

kowo rynku handlowego nie są w stanie posiadać zawsze ostatnich cen na poszczególne towary i mogłyby nieraz zawrzeć nieodpowiednie tranzakcje. Natomiast centrale europejskie, kupujące większe partje towarów, gdyż dla kilkudziesięciu nieraz oddziałów, łatwiej mogą śledzić zmiany cen światowych i wykorzystywać konkurencję między poszczególnymi dostawcami. Jest to moment specjalnie ważny w okresach szybkiego spadku cen.

Organizacja zakupu domów kolonjalnych jest następująca:

Centrala europejska po otrzymaniu katalogów względnie próbek wraz z cenami skalkulowanemi fob. ważniejsze porty europejskie, które posiadają bezpośrednie linje okrętowe z wybrzeżem zachodniem Afryki, lub cif poszczególne porty afrykańskie, wysyła je do swych oddziałów afrykańskich z poleceniem nadsyłania jej zapotrzebowania i opinji. W miarę wpływania zapotrzebowań centrala europejska domu kolonjalnego zakupuje towar u wybranych dostawców, polecając im wysłanie partji do wskazanego portu afrykańskiego. Dokumenty załadowania towaru eksporter europejski przedkłada zazwyczaj za pośrednictwem banku centrali europejskiej do zapłaty. Od zasady tej oczywiście zdarzają się odchylenia. Należy zwrócić uwagę, że centrali europejskiej trzeba pozostawić czas na wysyłkę próbek lub katalogów, na badanie tej kwestji przez różne jej oddziały i na korespondencję, co trwa stosunkowo długo, a czego nie może zrozumieć wielu eksporterów. Często należy wysyłać po kilka katalogów lub próbek, gdyż, w różnych oddziałach afrykańskich należy zbadać możliwości zbytu. Katalogi i próbki wysyła się do centrali lub bezpośrednio do poszczególnych oddziałów w zależności od życzenia firmy. Celem obrony swych interesów na miejscu eksporterzy wielu krajów posługują się bardzo często reprezentantami, w Bordeaux, Marsylji i Paryżu, o ile mają odpowiednie stosunki w centralach poszczególnych domów kolonjalnych.

Firmy dakarskie interesują się przedewszystkiem wśród towarów polskich przywozem soli, produktów mięsnych, ziemniaków, cukierków, fasoli i grochu, drzewa, latarek naftowych, lamp, wyrobów szklanych, butelek, naczyń emaljowanych, blachy cynkowej.

Ponadto firmy dakarskie zapytują się o takie artykuły jak: gwoździe, drut i wyroby żelazne, cukier, meble gięte, pasztety wątrobiane w puszkach i t. p.

ODZNACZENIE ZASŁUŻONEGO DYPLOMATY POLSKIEGO XAWEREGO GLINKI



Minister pełnomocy królestwa Jugosławji w obecności radcy poselstwa Maresza udekorował nadaną przez króla Piotra II komandorją orderu św. Sawy byłego attache prasowego Rzeczypospolitej w Białogrodzie, obecnie radcę MSZ. Xawerego Glinkę.

UROCZYSTOŚĆ WARNEŃCZYKOWA W POLSCE

Niezależnie od uroczystości odsłonięcia pomnika Władysława Warneńczyka w Bułgarji, staraniem Związku Słowiańskiego została urządzona dn. 14 sierpnia r. b. w salach domu Książąt Mazowieckich w Warszawie uroczystość, poświęcona przyjaźni polsko-bułgarskiej i pamięci tegoż przedwcześnie zgasłego króla.

Na treść uroczystości złożyły się przemówienia: Juljan Brześciański „Zbliżenie polsko bułgarskie", Radosław Krajewski „Warneńczyk na tle polityki Jagiellonów", Stanczo Kisełkow „Stosunki polsko-bułgarskie w sferze sztuki i kultury" i przemówienia przedstawicieli organizacji studenckich bułgarskich: Piotra Donewa, wiceprezesa Ogólnobułgarskiego związku studentów. p.n. „Christo Botew", Dinko Sapundżjewa w imieniu bułgarów, studjujących w Polsce, Iwana Zełazkowa w imieniu bułgarów, studjujących we Lwowie.

Przemówienia H. Zadrożnego imieniem Sekcji Młodosłowiańskiej Z. S. i recytacje utworów poetyckich bułgarskich przez p. Werę Goczewą zakończyły uroczystość, którą zaszczycił swoją obecnością pełnomocny minister Bułgarji p. Sawa Kirow i sekretarz poselstwa Kirył Stojkow.

Uroczystość tę zorganizował p. Stanczo, Kiselkow i Słowiański Związek w pięknych salach starożytnej kamienicy Książąt Mazowieckich.

UROCZYSTOŚCI POŚWIĘCONE PAMIĘCI WŁADYSŁAWA WARNEŃCZYKA



Stoją pp. Stanczo Kisełkow, Sym. Wera Goczewa, Sapundżjew. Siedzą pp. lektor języka bułgarskiego Uniwersytetu Warsz. Łaszewski, Radosław Krajewski, p. minister pełnomocny królestwa Bułgarji Sawa Kirow, p. Jan Warunkiewicz, sekretarz poselstwa bułgarskiego w Polsce p. Kiryl Stojkow, sekretarz Słow. Zw. Brześciański.

WARNEŃCZYK NA TLE IDEOLOGJI JAGIELLONÓW

(PRZEMÓWIENIE R. KRAJEWSKIEGO NA UROCZYSTOŚCI WARNEŃCZYKOWEJ)

Pełnomocny panie ministrze Królestwa Bułgarji, panie,panowie. Zaproszeni przez rząd bułgarski przedstawiciele Majestatu Polski i najwyżsi dostojnicy Bułgarji z Królem Borysem na czele *wzięli udział w uroczystości* odsłonięcia w Warnie pomnika Władysława Warneńczyka, króla Polski i Węgier, który jako dwudziestoletni młodzieniec zginął dnia 10 listopada 1444 r. w bitwie pod Warną.

Co pobudziło naród bułgarski *do uwypuklenia* tego dziejowego faktu, który miał miejsce pół tysiąca lat temu?

Dlaczego światły Król Borys przy uroczystości odsłonięcia tego pomnika w tak gorących słowach *gloryfikował* niezbytą sławę rycerskiego króla, syna Jagiełłowego?

Wniknijmy w ideologję dziejów Polski.

Na tle tej ideologji czyn Władysława Warneńczyka *będzie miał znaczenie* doniosłe, *sięgające z wieków dawnych w naszą* i bułgarską współczesność i przyszłość.

Wiemy, że mocarstwowość polska we swem dziejowem rozwoju miała dwie myśli szczytowe: Myśl Bolesława Chrobrego i Myśl Jagiellonów.

Myśl Chrobrego *prowadziła* do stworzenia z rozsianych daleko na zachód i wschód plemion słowiańskich wielkiego słowiańskiego imperjum. Gdy myśl ta została przez „obce agentury" w Słowiańczczyźnie zniszczona, powstała w królu Kazimierzu Wielkim i ujawniła się w Jagiellonach Myśl sfederowania narodów słowiańskich i śródsłowiańskich w jedno mocarstwo.

Dzięki tej myśli *Polska Jagiellonów staje się wielką* od Bałtyku do Morza Czarnego, odpiera napór rasy germańskiej na zachód i na wschód i południe narodów azjatyckich.

Jagiełło Ruś włączył do Polski, z moskiewskim kniaziem Wasylem jest w najlepszych stosunkach, przez synów swoich częściowo uwalnia Bułgarów i Serbów od niewoli tureckiej, z Czechami podtrzymuje takie stosunki, że Czesi pragną federacji z Polską, ofiarowując Jagiellończykowi swój tron.

Ta ideologja Jagiellonów sprawia, że później zgłaszają akces do Polski Prusy królewskie i za Zygmunta III Rosja.

Gdyby nie „agentury obce" w narodzie polskim i nasza własna bezkrytyczność, sfederowani Słowianie już dawno byliby największą potęgą nietylko w Europie, ale i poza Europą.

Dla tej wielkiej ideologji wiązania narodów słowiańskich i śródsłowiańskich w coraz bardziej doskonałą całość dla spełnienia własnego posłannictwa w ludzkości *postać Władysława Warneńczyka jest najbardziej sztandarową, świetlaną.*

Władysław Warneńczyk urodzony 1424 roku jako syn Władysława Jagiełły i księżniczki ruskiej, celem wpolenia Węgrów w sferę interesów Słowian, *staje się królem Węgier* i stąd jako z bazy wypadowej *dąży do oswobodzenia* od azjatów słowian południowych.

Władysław Warneńczyk prowadzi dwie wojny: z turkami, na czele których stoi Amurat, w pierwszej niesie zwycięsko wolność Bułgarom i Serbom, w drugiej, podjętej zbyt porywczo, bo mając tylko 16 tys. piechoty i 4 tys. jazdy rzuca się na wielką armję Murata, ginie pod Warną.

Musimy sobie dziś uprzytomnić, że *wojny Warneńczyka były* nadewszystko *wojnami słowiańsko tureckiemi*, a nie chrześcijańsko-mahometańskiemi, jak to dotychczas głoszą wszystkie podręczniki historji.

Jakkolwiek hasłem tych wojen w Europie była obrona chrześcijaństwa i były wysłane listy do chrześcijańskich narodów, nikt prócz Słowian Warneńczykowi nie pomógł.

Ani książęta niemieccy, którzy bardzo obiecywali pomóc, ani krzyżacy, których celem istnienia była obrona chrześcijaństwa, ani papież, który obiecał na pomoc nadesłać flotę wojenną wenecką i genueńską.

Genueńscy marynarze przewozili turków z Azji do Europy, biorąc 1 czerwony złoty od osoby.

Pobok Władysława Warneńczyka walczyli ze wspólnym wrogiem i ginęli wielmoże polscy, rycerstwo polskie, węgierskie, kniaziowie ruscy, ochotnicy bułgarscy i serbscy.

Na czem polega piękno i znaczenie czynu Warneńczykowego?

Złożył dobrowolnie ofiarę ze swego życia nie dla Polski, Polska wówczas nie była zagrożona przez Turków, dla szeroko zakrojonej, ogarniającej wszystkich słowian idei jagiellońskiej, która niezrealizowana wówczas, dziś dąży do zupełnego wcielenia się w kształty konkretu.

Odsłonięcie w Warnie pomnika ideologji jagiellońskiej, pomnika Władysława Warneńczyka wywołało żywiołową manifestację przyjaźni polsko-bułgarskiej.

Król Borys przy odsłonięciu pomnika sławi dwie wspólne cechy charakteru Polaków i Bułgarów: miłość ojczyzny i bohaterskość.

Zasłuchajmy się w pogłosy, co dochodzą ku nam z południa. Czy słyszycie? Jeszcze lecą powietrzem z Warny okrzyki na cześć przyjaźni polsko-bułgarskiej.

Cóż my na to?

Niech żyje Naród bułgarski. Niech żyje król Borys. Niech żyje wieczna pamięć o Władysławie Warneńczyku, dzięki któremu pierwszy raz się zetknęli i zaprzyjaźnili Polacy z Bułgarami.

Agencja konsularna R. P. W Capetown

OBROTY HANDLOWE UNJI POŁ. AFRYKAŃSKIEJ Z POLSKĄ

Według zestawień Departamentu Ceł i Akcyz Unji obroty handlowe z zagranicą kształtowały się w I-szym kwartale r. b. następująco:

IMPORT

Kraje	I kwartał 1935 r. wartość w 1000 £	% ogól. importu	I kwartał 1934 r. wartość w 1000 $	% ogól. importu
Z Anglji i pos. bryt.	9.369,8	57,1	8.231,3	59,3
Z innych krajów	7.040,5	42,9	5.651,5	40,7
Ogółem	16 040,3	100,0	13.882,8	100,0
w tem z Polski	47,6	0,4	29,5	9,2

EKSPORT

Kraje	I kwartał 1935 r. wartość w £	% ogólnego eksportu	% og. eksp. z wył. złota	I kwartal 1934 r. wartość £	% ogólnego eksportu	% og. eksp. z wył. złota
do Anglji i pos. bryt.	8.205,6	67,0	44,1	13.860,0	76,8	—
do innych kraj.	4,034,7	33,0	55,9	4.177,1	23,2	—
Ogółem	12.240,3	100,0	100,0	18.037,1	100,0	—
w tem do Polski	46,7	0,4	0.7	80,8	0,5	—

Według statystyk Unji, obroty handlowe z Polską kształtowały się więc następująco za wspomniany okres sprawozdawczy (w £):

	Import	Eksport	Saldo
I kwart. 1935	47.636	46.702	934 dodat. dla Polski
I kwart. 1934	29.507	80.788	51.281 ujem. dla Polski

Cyfry te świadczą o rozwoju naszych stosunków handlowych z Unją.

W I kwartale r. b. powiększyliśmy nasz wywóz do Unji o sumę Ł. 18.129 w porównaniu do r. ub., a jednocześnie osiągnęliśmy saldo dodatnie w wysokości Ł. 934, dotychczas nienotowane.

Konsulat hon. R. P. w Dublinie

WYMIANA TOWARÓW IRLANDJI Z POLSKĄ

W r. 1934 import z Polski do Wolnego Państwa Irlandzkiego obejmował następujące artykuły:

	Wartość w funt. szt.
Jęczmień	630
Chmiel	68.436
Węgiel	688.192
Naczynia emaljowane	158
Drzewo i wyroby w ilościach i miar	74.791
Tekstylja:	
wyroby bawełn. łokciowe	9.361
inne	753
konfekcjc wełn. i inna	1.263
parafina rafinowana	1.149
Sole potasowe	795
Różne	1.312
Razem	847.840

W tymże roku Wolne Państwo Irlandzkie wwiozło do Polski:

	Wartość w funt. szt.
Koni	400
Żelaziwa i łomu	10.785
Wełny niepranej	878
„ pranej	3.277
Różne	62
Razem	15.402

Dodatnie saldo bilansu handlowego w r. 1934 wyraziło się zatem dla Polski w cyfrze Ł. 832.438, podczas gdy w r. 1933 Ł. 482.874, w r. 1932—131.310.

Głównym artykułem wwozu polskiego pozostawał w r. 1934 węgiel.

Kraje, prowadzące handel z Wolnem Państwem Irlandzkiem, dzielą się na dwie kategorje: do pierwszej należą W. Brytanja i Irlandja Północna, obejmujące około 67.1% irlandzkiego importu i około 93.6% ekspertu; do drugiej — inne kraje obejmujące wspólnie około 32.9% irlandzkiego importu i około 6,4% eksportu. Wśród krajów kontynentalnych, Polska, która w poprzednich latach zajmowała jedno z ostatnich miejsc, zajęła w r. 1933 czwarte miejsce (za Niemcami, Belgją i Holandją), w r. 1934 – trzecie (za Niemcami i Belgją)·

TRANSPORTY CEMENTU DO PALESTYNY

Dla ułatwienia ekspansji polskiemu przemysłowi cementowemu w Palestynie „Svenska Orient Linien“ w Göteborgu reprezentowana przez Bergenske Baltic Transpor Ltd. w Gdyni i w Gdańsku zdecydowała się na znaczną obniżkę stawki frachtu morskiego, która wynosiła z Gdyni — Gdańska do Haify sh 11/6, do Jaffy 12/6. Nowa stawka została zrównana na oba porty palestyńskie i wynosi obecnie do Jaffy—Haify:

w czasie od lipca do września	10/6	za tonę
październik—listopad	10/9	„
grudzień	11/—	za tonę

Fracht płatny jest z góry. Stawka powyższa obowiązuje do końca roku bieżącego i tylko w wypadku załadowania miesięcznie powyżej 500 ton, przyczem linja okrętowa zastrzega sobie prawo rozłożenia ładunku na poszczegótne statki. Cement do Jaffy przyjmowany jest jedynie z "congestion clause“. (I. E. Nr. 20).

ZATARG WŁOSKO-ABISYŃSKI



Lotnicy abisyńscy na ćwiczeniach w przededniu wojny.



Stoisko na Wystawie Poznańskiej firmy Polonóż wyrabiającej znane w kraju ostrza do golenia „Polonia.

OPUSZCZENIE NA WODĘ M. S. „BATORY“ W MONFALCONE

W dn. 3/VII odbyła się w stoczni Cantieri Riuniti dell' Adriatico w Monfalcone koło Triestu uroczystość opuszczenia na wodę drugiego nowoczesnego transatlantyku, siostrzanego statku m/s „Piłsndski“ — motorowca „Batory“. Jak wiadomo, spuszczenie na wodę m/s „Piłsudski“ odbyło się w dn. 19/XII 1934 r.

Na uroczystość opuszczenia na wodę m/s „Batory“ przybyli z Warszawy PP.: Chrzestna Matka nowego statku, wskazana przez P Marszałkową Piłsudską — J. Barthel de Weydenthal; Podsekretarz Stanu w Min. Przemysłu i Handlu Dr. Fr. Doleżal z córką; Dyrektor Dep. Morskiego Min. Przem. i Handlu L. Możdżeński; Prezes Rady Nadzorczej Gdynia — Ameryka Linij Żeglugowych Szuyski; Naczelny Dyrektor tego T-wa Al. R. Leszczyński, przedstawiciele komisji, nadzorującej budowę statków, oraz reprezentanci prasy. Ambasadę R. P. w Rzymie reprezentował P. Radca Mazurkiewicz, Pozatem obecni byli PP.: Konsul R. P. w Trieście Dygat, Wicekonsul Lasocki, wyznaczony na kapitana m/s „Piłsudski“ — dotychczasowy kapitan s/s „Polonia“ Stankiewicz oraz oficerowie z m/s „Piłsudski“.

Ze strony włoskiej przybyli na uroczystość m. in. PP.: Podsekretarz Stanu w Min. Komunikacji Host Venturi, Prezes Rady Nadzorczej Cantieri Riuniti dell' Adriatico — Giunta, Dyrektorzy tej stoczni Cosulich i Sacerdotti, z Warszawy przybył razem z delegacją polską P. Santi, zastępca Radcy Handlowego Ambasady Włoch w Warszawie.

Po zwiedzeniu przez gości polskich będącego na ukończeniu m/s „Piłsudski“ odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę m/s „Batory“. Zaproszeni goście zajęli miejsca na specjalnie wzniesionej tuż przed dziobem okrętu trybunie. W bezpośredniem sąsiedztwie statku oraz na wszystkich placach stoczni ulokował się parotysięczny tłum robotników stoczni oraz miejscowej ludności.

Po poświęcenin okrętu, którego dokonał Biskup m. Gorizia ks. Margotti w asyście licznego duchowieństwa. Chrzestna Matka m/s „Batory“ P. Barthel de Weydenthal wygłosiła przemówienie, a następnie przecięła ofiarowaną jej do tego celu srebrną siekierą drut, na którym zawieszona była tradycyjna butelka szampana. W chwili, gdy butelka ta rozbiła się o kadłub, automatycznie rozluźniły się ostatnie więzy, łączące okręt z lądem, i m/s „Batory“ spokojnie zeszedł na wodę.

(„Polska Gospodarcza")

NOWY POLSKI OCEANICZNY STATEK PASAŻERSKI „BATORY“



W stoczni Monfalcone pod Triestem 3 lipca r. b. opuszczono na wodę S. M. „Batory" Tow. Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A.

ZJAZDY KUPCÓW POLSKICH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

W ostatnich miesiącach odbyły się w Detroit, Pittsburghu i Cleveland zjazdy kupiectwa polskiego, których wynikiem jest utworzenie Federacji Stowarzyszeń Polskich Kupców na Stan Ohio i Płn. Pensylwanję.

Zjazdy polskiego elementu kupieckiego przyczyniły się do wciągnięcia do pracy organizacyjnej jednostek stojących dotąd poza organizacjami zawodowemi i co za tem idzie, pozwoliły na ulepszenie metod zawodowej pracy Stowarzyszeń.

Wszystkie zjazdy obudziły wśród kupiectwa zainteresowanie towarem polskim i stwierdziły konieczność ściślejszej współpracy między kupcami większych ośrodków polskich.

Wynikiem przedyskutowania głównych potrzeb i zadań kupiectwa była uchwała postanawiająca zwołać ogólny zjazd kupców polskich ze Stanów Zjednoczonych na dzień 3 listopada b. r. do Cleveland.

ZWIĄZEK POLAKÓW Z AMERYKI W GDYNI

Na walnem zebraniu Zw. Polaków z Ameryki wybrano zarząd: prezes p. A. Jarowicz, wiceprezesi pp. K. Nazdrowicz i S. Zwirski, sekr. p. S Sobolewski, zast, sekr. p. S. Kempiński. skarbnik p Ł. Łończuk. Celem związku jest zorganizowanie Polaków z Ameryki w Gdyni przez udzielanie pomocy moralnej i materjalnej, obrony prawnej dla członków, udzielanie informacyj co do lokaty kapitałów, nabywanie nieruchomości i kolonizacji terenów, ze szczególnem zaleceniem m. Gdyni, utworzenie instytucji kredytowej dla członków, pomoc przy sporządzaniu planów i ułatwianie interwencyj u władz.

Każda instytucja opiera się nadewszystko na swym prezesie. Cieszy nas, że tym właśnie prezesem został p. Antoni Jaworowicz, właściciel domu przy ulicy Dworcowej 7 w Gdyni, prezes związku właścicieli nieruchomości i znany z dobrej strony na tej i tamtej półkuli jako działacz społeczny.

A. Antoni Jaworowicz zamieszkiwał w Ameryce, z chwilą, gdyśmy uzyskali niepodległość, wrócił do Polski, ulokował w niej swe znaczne oszczędności, podtrzymując stały kontakt z Polonją amerykańską, którą odwiedził w r. ub.

GDYNIKA

W miarę rozkwitu portu w Gdyni powstały i powstają związane z tym portem niezbędne organizacje.

Taką rdzennie polską maklerską i ubezpieczeniową organizacją jest „Gdynika“ w Gdyni.

W zakres działalności „Gdyniki“ wchodzą: ubezpieczenia casko, transporty morskie, urządzenia portowe, udzielanie informacyj i porad w sferze ubezpieczeń morskich, portowych, przeprowadzanie awarji i szkód w imieniu klijentów.

O zasięgu i rozmiarach działalności „Gdyniki“ świadczą jej żywotne oddziały w Warszawie, Gdańsku, Katowicach i zastępstwo w Londynie.

Zarząd „Gdyniki“ stanowią pp. komandor H. Pistel i Wacław Fedorowicz.

Komandor H. Pistel? Któż go nie zna jako długoletniego naczelnika wydziału żeglugi handlowej ministerstwa przemysłu i handlu, współtwórcy tej żeglugi, jako ducha ożywczego Ligi Morskiej i Rzecznej do r. 1928. twórcy pierwszych jej oddziałów we Lwowie, Krakowie, Wilnie i t. p., jako twórcy i prezesa komitetu redakcyjnego „Morza“ w trzech pierwszych latach rozkwitu tego dziś miesięcznika o największym nakładzie w Polsce.

Skład osobowy rady nadzorczej stanowią: prezes p. konsul Stefan Grabski, dyr. Kollat, Cienciała, Kazimierz Rothert.

„Gdynika” staje się z roku na rok coraz żywotniejszą instytucją, bo port gdyński się rozrasta. Rozrasta się port gdyński między innemi i dlatego, że jest prowadzona sprężyście „Gdynika”.

URUCHOMIENIE POŁĄCZENIA MIĘDZY PORTAMI POLSKIEMI I MALTĄ.

Uruchomione zostało regularne miesięczne połączenie pomiędzy portami polskiemi Gdynią i Gdańskiem, a portami Malty. Połączenie utrzymywane jest przez „Svenska Orient Line". Powstanie bezpośredniego i regularnego połączenia przyczyni się niewątpliwie do ułatwienia eksportu towarów polskich na Maltę oraz dopomoże do zapoczątkowania dostaw nowych towarów.

POŁĄCZENIE OKRĘTOWE GDYNI Z ZATOKĄ MEKSYKAŃSKĄ.

Z dn. 1 sierpnia r. b. towarzystwa okrętowe Wilh. Wilhelmsen w Oslo i Svenska Amerika Mexiko Linien w Göteborgu, których przedstawicielem w Gdyni jest Bergenske Baltic Transports Ltd., uruchamiają regularną komunikację z Gdyni do Zatoki Meksykańskiej.

W każdym miesiącu około 15/20 będzie lądował w Gdyni jeden statek bezpośrednio do Savannah, Havana, Vera Cruz, Tampico, New Orleans. Galveston i Houston. Statki będą odchodziły z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej, zawijając po drodze do Göteborgu, Oslo, Kristiansund N. przyczem jednak do wspomnianych 3 portów ładunków przyjmować nie będą.

Bliższych informacyj w sprawie przewozów do Zatoki Meksykańskiej udziela eksporterom polskim Bergenske Baltic Transports Ltd., Gdynia, Skrz. pocz. 122.

NAREŚCIE POSIADAMY KRAJOWE PŁÓTNO ŻAGLOWE

Płótno żaglowe, ów niezbędny sprzęt naszego rynsztuku morskiego, jeżeli chodziło o jego dobrą jakość, był sprowadzany z zagranicy.

Obecnie, dowiadujemy się, dzięki inicjatywie firmy Bracia Deutsch w Bielsku Cieszyńskiem, zwłaszcza p. Juljana Deutscha i współpracy p. dr. Peltzmana i dr. Stanisława Schaerera, płótno żaglowe jest wyrabiane w kraju.

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P.K.O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. M. GARASIŃSKI. Warszawa